ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 12. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 29 marca 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 124

Zwracamy uwagę Szan. Czytelników, że „Żeglarz Polski" wychodzi 12 razy na kwartał.

Czas czy nie czas?

(Dokończenie.)

Powoływanie się na spadek złotego dotkliwe załamanie się życia gospodarczego jako uzasadnienie celowej włoki w rozwoju naszej żeglugi morskiej ma tylko zewnętrzne pozory słuszności.

Duńska żegluga morska, jedna z najsilniej rozwiniętych w stosunku do liczebności ludności (tylko Norwegja, Anglja i Holandja przewyższają Danję w tym stosunku) cierpiała w r. 1925 i cierpi obecnie najdotkliwiej z powodu zbyt wysokiego kursu korony duńskiej. W r. 1925 nastąpiła nagła zwyżka duńskiej korony z kursu 27 koron za Ł. do 19 koron za Ł. Wywołało to bezrobocie w żegludze, walkę ze zniżką płac strejki, a jednocześnie utrudnienie konkurencji ze statkami zagranicznemi, gdyż frachty jak były tak też pozostały w szylingach, koszta zaś eksploatacyjne wzrosły automatycznie, szczególnie w stosunku utrzymania załóg. Stocznie duńskie potraciły zamówienia. Największy parowiec skandynawski, Frederik VIII utrzymujący komunikację z Ameryką Północną pod duńską flagą, musi ulec kompetnemu remontowi. Najtańsza oferta duńska przewyższa oferty szweckie o 150.000 koron duńskich, przy całkowitej wysokości oferty — 350.000 kor. duńskich. Różnica ceny ofert wynosi więc około 43 proc.! Są to w pierwszym rzędzie skutki wysokiej waluty. Konkurencja z zagranicą i to najbliższa, skandynawska jest utrudniona, jak pod względem żeglugi tak też w jeszcze większej mierze w budownictwie okrętów (gdyż tam wydatki zachodzą w większej mierze w kraju). Ostatecznie stocznie uzyskują zamówienia dzięki subwencjom rządowym, które pokrywają tak olbrzymie różnice. Powstają niezdrowe warunki walki o subwencje, niepewność dalszego rozwoju i t. d., co dalej odbija się na gospodarczym rozwoju kraju. Bezrobocie wśród marynarzy jest ogromne. Związki usuwają ze statków wszystkich pracowników obco-krajowców. Strejki trwają, rozszerzają się jednak tylko na statki duńskie, znajdujące się w portach duńskich.

Czy my, z naszą obniżoną (i niestety wahającą się) walutą mamy analogiczne warunki? Czy mamy może nadmiar tonażu handlowego? Podczas gdy Danja ma 289 ton brutto pojemności handlowych statków na każde 1000 mieszkańców, Niemcy mają 30 ton, a my mamy 0,02 dwie setne tony, czyli 1500 razy mniej niż Niemcy, a 19.100 razy mniej, w stosunku do ludności, niż Danja.

Z powyższych liczb dla Niemiec w stosunku do Danji domyśleć się można łatwo, dlaczego Niemcy z taką szybkością odbudować mogli swą flotę handlową. Większe państwo posiada bardzo liczne, pomysłowe i częściowo niekosztowne środki jawnego i mniej jawnego (dla ogółu niezainteresowanych) popierania marynarki handlowej pod swą banderą. Jeśli sytuacja obecna Niemiec pozwoliła im doprowadzić tonaż handlowy do 30 ton na 1000 mieszkańców, dowodzi to nietylko rozwoju przemysłu okrętowego (część byłych niemieckich statków odkupiono z powrotem do Niemiec bez protestu ze strony szeroko rozwiniętego budownictwa okrętów), lecz również możliwości ze strony większego organizmu państwowego zabezpieczyć chociażby częściowo zatrudnienie swej flocie przy pomocy odpowiedniej polityki gospodarczej. Wreszcie najsilniej odbudowywała się marynarka niemiecka w okresie inflacyjnym. Masy pracujące ubożały, traciły już nie na oszczędnościach, które były niemożliwe, lecz nawet musiały oddać część swego zarobku na rzecz inflacji, w warunkach której tylko była możliwa wówczas odbudowa 1½ mil. ton tonażu handlowego i utrzymanie przemysłu.

Gdybyśmy byli od początku weszli Estonją i Łotwą umożliwiając sobie budowę statków handlowych na stoczniach Tallinnu (Rewla) i Lipawy, które tym w ściśle porozumienie gospodarcze z czasem niszczały w okropny sposób (wielkie stocznie rewelskie) tobyśmy mieli dziś kilka nowoczesnych statków. Jeszcze nie jest zapóźno pójść tą drogą.

O ile Niemcy dziś w stanie są powo-

łać do życia tonaż 30 ton na 1000 ludności, to my przyjąć możemy dla siebie nie mniej niż 3 tony na 1000 mieszkańców. Daje to tonaż 90.000 ton, czyli nieznacznie tylko przewyższający tonaż Łotwy, Estonji.

Niestety nawet dziś, po wypadkach zaszłych na terenie Ligi Narodów, kiedy konieczne jest, ażeby do września okazać nareszcie nazewnątrz czy chcemy korzystać z naszego dostępu do morza dla stworzenia własnej marynarki handlowej, padają głosy prawie że urzędowe o niewłaściwości dzisiejszych usiłowań w tym względzie! Czyżby poto założono wydział morski w Banku Gospodarstwa Krajowego ażeby żeglugę morską w tak ważnej chwili paraliżować?

Jak już zaznaczyliśmy, uważalibyśmy akcję Banku Gospodarstwa Krajowego konieczną dla różnostronnego ułatwienia towarzystwom żeglugi morskiej jak ich operacyj finansowych w organizacyjnym, tak też w eksploatacyjnym okresie. Tymczasem Bank Gospodarstwa Krajowego sam usiłuje organizować towarzystwo żeglugi morskiej, nie będąc jednak w stanie zrealizować swego zamiaru, ogłasza, iż obecnie akcja tworzenia towarzystw żeglugi jest wogóle nie na czasie.

Wiemy dobrze, że jeszcze latem roku bieżącego będą uruchomione, bo muszą być uruchomione:

Towarzystwo żeglugi przybrzeżnej,

Towarzystwo dla eksportu węgla i drzewa lichtugami morskiemi (i importu rudy),

Linja osobowo-towarowa do Łotwy i Estonji.

Czy wszystko jest poczynione dla ułatwienia trudnej fazy powstania tym przedsiębiorstwom? Oto właściwe zadanie wydziału morskiego Banku Gospodarstwa Krajowego, tembardziej jeśli się dowiadujemy, że akcja ku stworzeniu wielkiego towarzystwa jest nie na czasie. Wszak możliwe, że akcja stworzenia żeglugi wielkiej nigdy nie będzie na czasie, o ile nie powstaną rzeczy mniejsze. Może się potwierdzić stara zasada: od małych rzeczy ku wielkim. — Per aspera ad astra!

Niewątpliwie Bank Gospodarstwa Krajowego w warunkach obecnych nie będzie mógł nadal utrzymać swego stanowiska, sformułowanego w wyjaśnieniu, nadesłanem do czasopisma „Przemysł i Handel". Tworzenie towarzystw żeglugowych jest dziś na czasie, jak wobec uchwał genewskich, tak też wobec istotnych naszych potrzeb w tym kierunku, nie zaspokojonych nawet w najmniejszej mierze.

Poprawka. W pierwszej części artykułu, str. 56 nr. 11, 2 wiersz od góry wydrukowano mylnie „dla nadania sprawie większej ważności" zamiast „dla nadania sprawie większej **ważkości**".

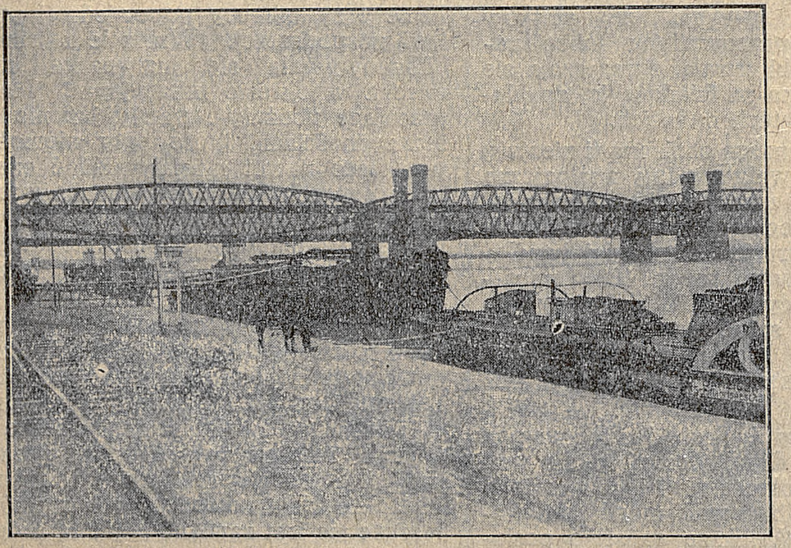
Pierwsze statki morskie wyszły w dniu 26 bm. na morze z Tczewa.

Dnia 26 b. m. opuściły Tczew lichtugi morskie „Bazar" i „Ulk" z ładunkiem 1300 ton węgla dąbrowieckiego do Kopenhagi. Lichtugi przeszły za holownikiem rzecznym ujście Żywej Wisły, przed którem miał czekać na nie holownik morski „Angora", holujący je dalej na morzu.

Próbę ładowania lichtug morskich w Tczewie można uważać za całkowicie udaną. Ekspedytorem węgla jest Sosnowskie tow. hut żel. i kopalń węgla. Ładowanie trwało dni cztery, wliczając w to przerwy z powodu nienadejścia węgla koleją, połowicznego strejku robotników, oraz obalenia się w nocy obu pomostów ładunkowych (prawdopodobnie akt złej woli). Faktyczne ładowanie trwało dwie doby.

Wten sposób utworzenie kapitanatu Morskiego w Tczewie w krótkim czasie wypełnione zostało czynem realnym. Odtąd Tczew istotnie nabiera charakteru portu morskiego, dążąc po trudnej drodze ku świetlanej przyszłości.

Sprostowanie: obie lichtugi mają po 650 ton nośności, a nie jak chciał w poprzednim numerze chochlik drukarski — 65 ton.



Lichtugi morskie przy bocznicy kolejowej powyżej mostów w Tczewie.

Z prasy.

Michał Wojtkiewicz inż. komunikacji. **Droga wodna Warszawa—Bałtyk.** Warszawa 1926. Nakł. t-wa propagandy bud. dróg i budowli wodnych w Polsce. Cena 3 zł.

Książka napisana jest nadzwyczaj na czasie, dając do powszechnego użytku w formie należycie uzasadnionych wniosków konsekwencje z dorażnego pogłębiania Wisły na odcinku Warszawa—Modlin.

Autor, jak wiadomo, jest głównym w Polsce propagatorem i realizatorem zasady polepszenia szlaku wodnego przy pomocy pogłębiania. Jest on inżynierem wodnym oddanym w pierwszym rzędzie żegludze na regulowanej drodze wodnej, co wprowadza go wyraźnie w grono żeglarzy. Inż. Wojtkiewicz walczy o lepsze jutro dla naszej żeglugi wewnętrznej, o jej jaknajszybszy rozwój dla dobra całego kraju i w imię tej trudnej w naszych warunkach walki ogłosił „Drogę wodną Warszawa—Bałtyk".

Posłuchajmy co mówi autor:

„Dobrobyt nam znanego świata był oparty na rozwoju tanich komunikacji. Koszt przewozów od paru stuleci jest stale obniżany i tylko dzięki temu narody cywilizowane zdołały zapewnić sobie swój chleb powszedni." (str. 34).

„Różnica zasadnicza w opłacaniu kolejom ze Skarbu ich strat na kosztach ruchu, a subsydjowaniem dróg wodnych polega na tem, że pierwszy wydatek jest stracony na zawsze nie tylko dla kasy państwowej, lecz również w bilansie ekonomicznym społeczeństwa, gdy tymczasem drugi wydatek jest zapomogą na stworzenie dzieła użyteczności publicznej, które zwiększa nazawsze sprawność gospodarczą kraju i zasługuje na zapisanie w rzędzie aktywów, zabezpieczających wypłacalność narodu." (str. 37).

„Opóźnienie w zainicjowaniu rozumnej, w granicach dla nas możliwych, taniej żeglugi wewnętrznej obniża w Polsce na zawsze tempo życia przemysłowego i jej stanowisko w międzynarodowym wyścigu." (str. 38).

Dziełko inż. Wojtkiewicza obfituje w liczne tablice statystyczne i szczegółowe kalkulacje. Cenne są kosztorysy praktyczne prac pogłębiarskich, utrzymania holownika i taboru, oraz kalkulacja przewozu węgla Wisłą załączone na końcu.

Przewodnia myślą autora jest stworzenie żeglugi wielkich węglowych kryp z Warszawy dla przeładunku na lichtugi morskie na Morskiej Wiśle (pomiędzy Tczewem a Ujściem). Żegludze tej pragnąłby szanowny autor zabezpieczyć minimalną głębokość 115 cm. na całym szlaku Warszawa—Ujście.

Uznając z autorem przyszłą doniosłą rolę portu wewnętrznego Warszawy dla wszelkich ładunków, zgodzić się trudno co do tego, żeby dla łamanych frachtów dla węgla eksportowego Warszawa leżeć miała korzystnie. Najkorzystniej dla łamanego frachtu kolejowo-wiślanego z przeznaczeniem na

Wisłę Morską lub do Gdańska leży Włocławek.

Odległość kolejowa wynosi pomiędzy Włocławkiem a Katowicami 374 km., pomiędzy Warszawą a Katowicami 319 km. Odległość Wisłą Włocławka od Warszawy wynosi 157 km., która odpowiada więc różnicy odległości kolejowej 55 km. Czy różnica ta w długości przebiegu, jak również i w czasie, może być pokryta korzyściami żeglugi, jest bardzo wątpliwe. Dla ruchu między Warszawą a ujściem wypadłoby w każdym razie zaprowadzić o całe 30 proc. większy tabor niż przy organizowaniu żeglugi węglowej Włocławek—Wisła Morska. Wreszcie odcinek górny: Warszawa—Włocławek przy niskich wodostanach sprawiałby większe trudności żegludze, aniżeli odcinek poniżej Włocławka, z wyjątkiem pierwszych 50 kilometrów. Z tego względu pozwolę wyrazić szczere życzenie, ażeby inż. Wojtkiewicz zechciał swe kalkulacje zastosować do żeglugi węglowej z Włocławka, a może też i Torunia ze względu na istnienie tam urządzeń przeładunkowych, chociaż i w skromnych rozmiarach.

J. Klejnot - Turski.

Najnowszy numer „Morza".

Lutowy zeszyt „Morza", ukazał się ze znacznem spóźnieniem, gdyż ok. 20 marca. Treść jak zawsze wysoce interesująca, ilustrowana znakomitemi zdjęciami.

Na treść zeszytu złożyły się artykuły: W szóstą rocznicę odzyskania dostępu do morza. — Inż. Z. Łokuciejewski. Niepowodzenie naszej dotychczasowej polityki handlowo-morskiej. — Dr. Jan Rogowski. Flota polska w powstaniu styczniowem. — J. B. Rychliński. O szlaku batorowy! (wiersz). — Inż. St. Łęgowski. Budowa statków morskich. — Gustaw Budzyński. O udostępnieniu całości naszego morskiego wybrzeża. — Inż. P. Bomas. Budowa portu w Gdyni. — Stary marynarz. Możność i konieczność stworzenia marynarki handlowej. Nasze wybrzeże w lutym. Kronika przez Józefa Borejkę i K. R. i S. — Dział oficjalny L. M. i R. — M. Zaruski. Yacht - Klub Polski. Z wydawnictw i z prasy. Ze świata. Z ilustracji na czoło wybija się Panorama robót przy budowie portu w Gdyni, obejmująca 2 stronice.

Miesięcznik „Morze" jako organ Ligi Morskiej i Rzecznej szczytnie wypełnia swe zadanie propagandowo-informacyjne, tak że każdy obywatel kraju zainteresowany sprawami morskiemi (a wszyscy powinni się niemi interesować, gdyż bez morza — zginiemy) może znaleść w tych pięknych zeszytach coś ciekawego dla siebie. Specjalnie zwracamy uwagę szanownych naszych czytelników na dogodne warunki prenumeraty „Morza" dla prenumeratorów „Żeglarza Polskiego". Przy zamówieniu przez administrację nasza obu pism razem wpłaca się zaledwie 8 zł 50 gr. rocznej prenumeraty, korzystając w ten sposób na łącznej prenumeracie ze znacznego ustępstwa.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 15—21 marca zawinęło do portu 11 statków o łącznej ładowności 5572 ton rej. netto. Statki te przywiozły 811 ton mieszanego ładunku, oraz 108 t. cukru. Par. łotewski Kuldiga przywiózł 1550 ton polskiego węgla z Gdańska. 4 statki zawinęły próżne.

W tymże czasie odpłynęło 17 statków o łącznej ładowności 7138 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 987 ton mieszanego ładunku, oraz 718 standartów drzewa, 4 statki odeszły próżne.

Po raz pierwszy od dłuższego czasu eksport przewyższył import.

FRANCJA.

Spichrz dla piasku w porcie Marsylji. Na molo Pierres-Plata w Marsylji zbudowano spichrz dla piasku balastowego i budowlanego. Składa się on z dwudziestu przedziałów o pojemności 1000 m^3 w których magazynuje się różne gatunki piasku i balastu przywożonego przez krypy morskie. Spichrz napełnia się przy pomocy łańcucha czerpakowego o wydajności 150 ton na godzinę.

Spuszczenie na wodę turbinowego parowca transatlantyckiego. Dnia 14 marca został spuszczony na wodę na stoczni Saint-Nazaire-Penhoet największy dotychczas francuski parowiec transatlantycki „Ile de France". Parowiec ten zamówiony przez Compagnie Generale Transatlantique jest przeznaczony dla linji Le Havre—Plymouth—Nowy Jork. Jest on wzorowany na zbudowanym o 4 lata wcześniej statku „Paris" tegoż towarzystwa posiadając wszystkie jego zalety i zarazem ulepszenia wywołane rozwojem techniki budowy okrętów. Główne wymiary statku są: długość 241 m., szerokość na wręgach 28 m., wysokość 21,50 m., wyporność 41 000 ton. Statek obliczono na 1 740 osób i 803 osoby załogi. Ile de France posiadać będzie 9 pomostów, w tem 5 nieprzerwanych. Statek będzie zaopatrzony w turbiny o łącznej mocy 52 000 KM działające na 4 śruby.

BELGJA.

Ulepszenie administracji portowej w Antwerpji. Komisja ruchu morskiego w Antwerpji postanowiła przydać kapitanom portu kilku poruczników portu do pomocy przy rozdziale i wykonywaniu różnych funkcyj służbowych. Równocześnie została zamianowana komisja egzaminacyjna na poruczników portu. Przewodniczącym jej jest burmistrz miasta Antwerpji, członkami główny kapitan portu, główny inżynier portu, ekspert nautyczny i jeden z profesorów szkoły nawigacyjnej.

Dotychczas w skład administracji portu wchodzili: kapitan główny, kapitanowie pomocnicy, naczelnicy szluz morskich, kapitan holowania, inżynierowie portowi.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Wzrost wywozu węgla przez port w Gdyni.

Wywieziono węgla przez Gdynię:

w sierpniu	1925 r.	1.640	ton
w wrześniu	„	3.606	„
w październiku	„	2.950	„
w listopadzie	„	14.160	„
w grudniu	„	13.969	„
w styczniu	1926 r.	18.825	„
w lutym	„	22.802	„

Budowa portu w Gdyni.

W basenie wewnętrznym spuszczono i ustawiono pierwszy keson. Roboty przy fundamentach pod krany zostały wznowione.

Lwów w Gdyni,

Okręt szkolny Lwów przybywa z Gdańska do Gdyni, gdzie będzie stał na redzie przez 3 tygodnie. Lwów przygotowuje się ku swej szkolnej kompanji tegorocznej.

Statki wojenne w Gdyni.

Trawlery Czajka i Jaskółka znajdują się obecnie w Gdyni. Reszta statków wojennych jeszcze w Gdańsku. Torpedowiec Krakowiak wychodził na jakiś czas na morze i powrócił do Gdańska.

Likwidacja Kapitanatu Portu w Pucku.

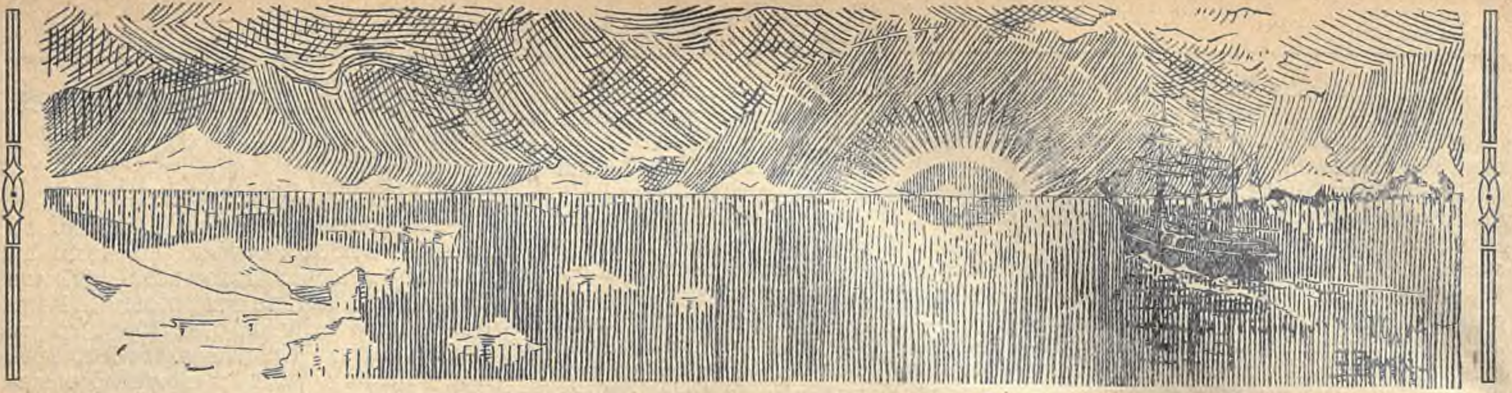
Kapitanat portu w Pucku (marynarka handlowa) został zlikwidowany. Zarząd portu został przekazany całkowicie Marynarce Wojennej. Spodziewana jest również likwidacja Kapitanatu portu w Helu.

Jednocześnie stworzony został Kapitanat portu morskiego w Tczewie.

W sprawie bezpośredniej taryfy lądowo-morskiej na Bliski Wschód.

Dnia 17 marca r. b. rozpoczęła się we Lwowie konferencja kolejowa polsko-rumuńska, w której biorą udział przedstawiciele zarządów kolejowych polskiego i rumuńskiego oraz przedstawiciele państwowej morskiej służby rumuńskiej. Konferencja ta ma na celu ustalenie bezpośrednich taryf związkowych między Polską a Rumunją oraz stworzenie bezpośredniej taryfy lądowo-morskiej w tranzycie przez Rumunję. Chodzi tu o ułatwienia eksportowe i dogodne połączenia z Bliskim Wschodem.

Przewodnictwo konferencji spoczywa w rękach polskich. Na czele delegacji polskiej stoi Nacz. Wydz. Min. Kolei P. Zymunt Taszycki. (Przem. i Handel).



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

VI.

Dnia 22 czerwca Firecrest miał dobra bryzę północna. Było zimno i mglisto. Już trzeci dzień yacht sterował sam. Żeglarz zaś zajmował się rozwiązywaniem zadań szachowych z pewnego czasopisma angielskiego.

23-go bryza słabnie, dopiero teraz jednak burznik się rozrywa i czterodniowe sterowanie automatyczne się przerywa. Gerbault stawia żagiel główny (grot) i naprawia burznik, utrzymując przez ten czas kierownicę nogą.

Następnych dni panowała lekka bryza północno-zachodnia, północna lub północno-wschodnia. Upłynęło od dnia odjazdu dni dziewiętnaście, Firecrest zaś pokrył już więcej niż czwartą część odległości od Gibraltaru do Nowego Yorku.

24-go jest niedziela. Podróżnik wlazł w tym dniu na maszt, ażeby zamienić blok ważnika (dirka, topenantu), jednej z dwu lin, podtrzymujących koniec tramu (bomu, gika) dla odciążenia i osłabienia jego działania na żagiel główny. Gerbault starannie wymył swój yacht, pracując nago, zbadał pompy i się przekonał, że od odjazdu yacht nie przyjął najmniejszej ilości wody.

Około 27-go czerwca wiatr osłabł zupełnie, Firecrest posuwał się naprzód zaledwie z szybkością mili (1853 m.) na godzinę.

W tym czasie samotny podróżnik zaczyna dostrzegać ciekawe objawy życia dokoła siebie. Pierwsze się pojawiają meduzy ożaglone, które, dla charakterystycznego kształtu górnej części anglicy nazywają portugalskiemi statkami wojennemi (oczywiście nazwa ta pochodzi z czasów żeglugi żaglowej). Później dostrzega w bróździe sterowej (kilwaterze) trzy „grube" ryby, — połyskujące elektrycznym blaskiem niebieskawo-zielonym swych łusek. Są to dorady (coryphoenae hippuris).

Pierwsze trzy dni lipca przynoszą odmianę pogody. Kierunek wiatrów jest południowy, pada deszcz, siła wiatru jest znaczna, raz po raz nadchodzą wichury z deszczem. Fala jest twarda i posiekana. Gerbault steruje, lawirując, ku południowi, usiłując dostać się ponownie do strefy pasatu, utraconej z powodu zniżki barometrycznej.

Nazajutrz podróżnik znalazł na pokładzie dwie rybki latające, które natychmiast usmażył, podziwiając ich delikatne mięso. Cały ten dzień był bardzo burzliwy. Żeglując ciasno (bejdewind) Firecrest dziobał gwałtownie, zanurzając we wodzie cały swój oścień (bukszpryt). Nazajutrz wodny wiąz ościenia (watersztag) pękł ponownie, już przy słabnącym wietrze. Al. Gerbault naprawił go, skracając jednocześnie oścień, który się okazał za długi dla żeglugi pod wiatr na tak krętej fali.

O tym czasie pojawiły się dokoła stateczku tak liczne wodorosty pływające, że nie ulegało już wątpliwości, że yacht wjechał do części oceanu zwanej morzem Sargasso. Układ wiatrów, a przedewszystkiem prądów, skupia w tej rozległej części Atlantyku nietylko pływające życie roślinne, lecz również wszelkie pływające przedmioty, wyrzucone za burtę z okrętów, oraz szczątki rozbitych drewnianych statków. Niebawem też Firecrest napotkał belkę pływającą, pożarta przez robaki i małże.

Wejście na wody Sargasso świadczyło o przybliżeniu ku brzegom Ameryki. Odkryła się jednocześnie nowość, która w wielkiej mierze zatruła podróżnikowi radość z tego powodu.

Otóż jak się okazało, większa część zapasu wody na Firecreście się zepsuła, a więc na bezdżdżystem morzu Sargasso wstało przed odważnym żeglarzem groźne widmo śmierci z pragnienia.

W Gibraltarze Gerbault wziął na pokład yachtu 300 litrów słodkiej wody w dwu zbiornikach z cynkowanego żelaza oraz w trzech dębowych beczułkach. Po zużyciu wody w żelaznych zbiornikach, podróżnik odkrył zupełne zepsucie wody w dwu z trzech beczułek. Beczułki były zrobione ze zbyt świeżego drzewa i garbnik zawarty w dębinie zepsuł wodę, nadając jej kolor ciemno czerwony i odrażający smak. Nawet po przegotowaniu i przefiltrowaniu woda była niezdatna do użytku.

Na odległość 2 500 mil, którą Gerbault miał przed sobą do przebycia, pozostawało tylko 50 litrów wody słodkiej. Gdyby chociaż samotny żeglarz odkrył ten groźny, fakt o dwa dni wcześniej! Dzięki obfitym deszczom mógłby był napełnić wszystkie swe zbiorniki. Sposobność jednak była stracona, szans zaś nowego deszczu żadnych, gdyż wjeżdżał on do strefy stałego wyżu barometrycznego, o słabych wiatrach i stale pogodnem niebie.

Służba holowania zostanie również udoskonalona. Z nabyciem 3 nowych holowników wprowadzone zostały trzy zmiany, tak że obsługa statków holownikami odbywa się obecnie bez przerwy.

WŁOCHY.

Najnowsze transatlantyckie pocztowce włoskie. Navigazione Generale Italiana, która spuściła na wodę w r. 1922 parowiec Giulio Cesare, a w r. 1923 parowiec Duilio, który dotychczas pozostał największym statkiem włoskiej marynarki handlowej, zamówiło w r. 1924 na stoczni „Ansaldo" luksusowy parowiec osobowy Roma i rok później motorowiec Augustus.

Parowiec Roma, którego konstrukcję rozpoczęto w listopadzie 1924, został w zeszłym tygodniu spuszczony na wodę na stoczni Ansaldo. Pojemność brutto tego statku wynosi 33.000 ton. Główne jego wymiary są: 215,25 m. długości, 29 m. wysokości, 25 m. szerokości. Jest on wyposażony w turbiny typu Parson dające od 35—40 000 KM, które mają zapewnić statkowi szybkość 22 węzłów na godzinę. Nowy ten statek transatlantycki będzie kursował na linji Genua—Nowy-York. Może on przewozić 2 250 osób, w tem 350 osób załogi. Urządzenie wewnętrzne ma dać obraz rozwoju stylów włoskich.

GRECJA.

Przymusowy pilotaż. Rząd grecki zadecydował wprowadzić obowiązkowy pilotaż we wszystkich portach Grecji.

NIEMCY.

Niemcy rozbudowują swe porty. Rząd pruski stawił wniosek o przyznanie 4 535 000 RM dla portu w Szczeci-

nie, 5 350 000 RM dla portu w Emden i 13 000 000 RM dla portu Wesermünde na roboty koło ulepszenia tych portów.

Ruch w kanale kilońskim w r. 1925. W ciągu r. 1925 przez kanał kiloński przepłynęło w obydwu kierunkach 42 888 statków o łącznej ładowności 14 694 000 t. rej. netto. Połowa tonażu była niemiecka. Średni tonaż statku wynosił 342 tony.

Porty macierzyste statków niemieckich. Flota portu hamburskiego ma 1 498 400 t. pojemności brutto, flota portu bremeńskiego 785 6000 t. rej. bruto, szczecińskiego 158 800 t. i flensburskiego 103 400 t., razem 2 546 200 t. co tworzy więcej niż $5/6$ całkowitego tonażu floty niemieckiej.

ANGLJA.

Rozwój największych angielskich towarzystw żeglugowych w ostatnich 17 latach. „Fairplay" podaje w sprawozdaniu za r. 1925 szczegółowe zestawienie bilansów za 17 lat czterech największych towarzystw żeglugowych: Cunard Company, Oceanic Steam Navigation Company, Peninsular and Oriental Company, Royal Mail Steam Packet Company. Tonaż brutto zwiększył się w tym czasie: u Cunard Line z 245 000 t. na 581 000 t., u Oceanic Steam Navigation Co. z 373 000 t. na 463 000 t., u P. and O. Co. z 390 000 t. na 604 000 t. u Royal Mail Co. z 211.000 t. na 409 000 t. W znacznie większym stopniu zwiększył się wszakże w tym czasie kapitał wpłacony tych towarzystw, co uważać można za czynnik ujemny, gdyż dla prowadzenia żeglugi wypadało, jak widać, wprowadzać coraz większy odsetek gotówki. Rentowność żeglugi musiała przeto maleć, akcjonarjusze zaś otrzymują coraz mniejszą dywidendę. Cunard Linie płaciła dywidendy: w r. 1913 6,8 proc., 1925 10,7 proc., 1924 5,14 proc. Oceanic Steam Navigation Co. płaciła w r. 1913 65 proc.; 1915 65 proc.; 1923 5 proc.; 1924 7,5 proc. P. and. O. Co. płaciła w r. 1912—13 8,3 proc.; 1915—16 11,1 proc.; 1923—24 8,8 proc.; 1924—25 7,7 proc. Royal Mail Co. płaciła w r. 1913 5,58 proc.; 1915 5,78 proc.; 1924 6,6 proc.

Z powyższego wynika, że z czterech największych towarzystw najlepiej dziś stoi Royal Mail Co. Również wywnioskować można, że pospieszne przewozy osób po wojnie światowej straciły rentowność (Cunard Line).

Żegluga wewnętrzna.

Międzynarodowa wystawa żeglugi wewnętrznej i wyzyskania sił wodnych.

W Bazylei odbędzie się od 1 lipca do 15 września b. r. wystawa techniczna żeglugi śródlądowej i wyzyskania sił wodnych. Prócz Szwajcarji, która urządza wystawę, bierze w niej udział 14 państw: Austria, Belgja, Czechosłowacja, Francja, Holandja, Hiszpanja, Kanada, Niemcy, Norwegja, **Polska**, Stany Zjednoczone, Szwecja, Wielka Brytanja, Włochy. Podczas wystawy od 31 VIII — 12 IX odbędzie się pierwsza międzynarodowa konferencja w sprawach wykorzystania sił wodnych.

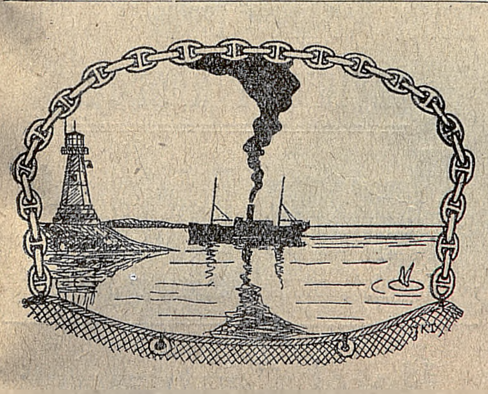
Linja terminowa Toruń—Gdańsk.

Zjednoczone Warsz. Tow. Transp. i Żeglugi Pol. S. A. z dniem 15 marca rozpoczęło ruch terminowy parostatków pomiędzy Toruniem i Gdańskiem, z dalszem połączeniem z Torunia do Warszawy.

Statki linji terminowej kursują w obu kierunkach po 2 razy na tydzień, odchodząc z Torunia co wtorek i piątek o g. 4 rano, nocują w Gniewie i nadchodzą do Gdańska następnego dnia o 8-ej wieczór. Z Gdańska odchodzą co poniedziałek i czwartek o godz. 6 wieczorem, nocują w Einlage i w Grudziądzu i nadchodzą do Torunia w środy i soboty o godz. 11-ej wiecz.

W niedzielę statki nie kursują.

Linję powyższą obsługują holowniki „Andrzej Zamojski" i „Minister Lubecki", przyjmując terminowe ładunki.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem, — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2.83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (15—21 marca).

15 mar.: lit. par. Stephanie 437 do Odensee (B i S).

16 mar.: szw. par. Helios 924 do Göteborga (B i S).

17 mar.: niem. par. Tip 765 do Assens (B i S); gd. par. Balticum 363 do Klagshamn (B i S).

20 mar.: łot. par. Kuldiga 1187 do Libawy (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8625 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (16—22 marca).

16 mar.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Ystadu z koksem (Bg), duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Erik 123 do Ystadu (B i S), szw. par. Pan 826 do Norrköpingu (B i S).

17 mar.: szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), łot. par. Skouts 1328 do Göteborgu (B i S), szw. par. Lord 988 do Karlskrony (B i S), niem. par. Anni Hugo Stinnes VI 767 do Bantholmu (B i S), łot. par Kurland 428 do Kłajpedy (Bg), szw. par. Snoefrid 273 do Bantholmu (B i S).

18 mor.: szw. par. Cecil 776 do Göteborga (B i S), szw. par. Aina 772 do Helsingborgu (B i S).

19 mar.: szw. par. Mars 854 do Göteborga (B i S), szw. par. Ernst 880 do Sztokholmu (Hansa). duń. par. Bothal 1223 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Edward 717 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Götaelf 378 do Odense (Rhd.).

20 mar.: szw. par. Othen 378 do Odense (Rhd), szw. par. Orania 1286 do Göteborga (B i S), duń. par. Scandia 1092 do Koldingu (B i S)

22 mar.: duń. par. Danery 938 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 36 400 t. węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (16—22 marca).

16 mar.: par. Hella Delk 207 do Hamburga (Gw), duń. par. Rita Maersk 515 do Lowestoftu (D — S).

17 mar.: niem. hol. Max Tress z licht. Max Tress VI 219 i Max Tress VII 201 do Leer (D — S), niem. par. Saturn 154 do Kjöge (Pwe).

18 mar.: norw. par. Rensfjell 656 do South Adoa (D — S), niem. par. Augur 486 do Goole (B i S), duń. par. Elin 1112 do Grangemouth z podkładami (B i S), duń. par. Danefeld 727 do Londynu (Bg), duń. par. Danhild 815 do Bonessu (D — S), szw. par. Castor 421 do Suvernessu (D — S). szw. żagl. z mot. Vera 291 do Göteborga (B i S).

19 mar.: szw. par. Carrie 739 do Londynu (B i S), niem. par. F. W. Fischer 601 do West-Hartlepool (D — S).

20 mar.: niem. par. Marga 612 do Audorfu, niem. par. Charlotte 377 do Lowestoftu (D — S), duń. par. Frankrig 778 do Hull (B i S), niem. par. Susanna 193 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i drz.

22 mar.: szw. par. Diola 764 do Londynu. szw. par. Manfred 361 do Southamptonu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 36 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (16—22 marca).

19 mar.: niem. par. Mineral 309 do Antwerpji z zb. i tow. (B i S).

Statek powyższy wywiózł 530 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (16—22 marca).

18 mar.: ang. par. Glenluss 2696 do Bombaju (Rhd).

Statek powyższy wywiózł 5 100 t. cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (16 – 22 marca).

17 mar.: niem. par. Endstrom 484 do Helsingforsu z tow. i benzyną.

Statek powyższy wywiózł 650 ton benzyny.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	10 kwiet.	14 kwiet.	14 kwiet.	18 kwiet.
„	19 „	23 „	24 „	28 „
„	8 maja	12 maja	13 maja	17 maja
„	29 „	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
„	19 czerwca	23 „	24 „	28 „
„	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
30. 3.	z Hull	do Hull	3. 4.	Kowno	Ellerman i Wilson
13. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 4.	Baltara	„
17. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	17. 4.	„	„
20. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 4.	Baltriger	„
24. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	24. 4.	„	„
27. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 4.	Baltara	„
30. 3.	„	„	31. 3.	„	„
3. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 4.	„	„
6. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 4.	Baltriger	„
10. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 4.	„	„

Wodostany Wisły.

Marzec Daty:	19	20	21	22	23	24	25
Kraków	—122	—147	—164	—172	—180	—188	—195
Zawichost	227	203	187	187	169	162	155
Warszawa	326	295	255	226	204	188	178
Płock	299	309	285	254	228	210	198
Toruń	336	404	415	380	333	295	268
Fordon	303	372	399	383	343	306	276
Tczew	296	317	376	420	423	389	338
Ujście (Schiewenhorst)	278	268	260	270	256	248	250

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.